Rok 1914.

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część I. — Wydana i rozesłana dnia 10. stycznia 1914.



### 1.

### Rozporządzenie Ministerstwa obrony krajowej w porozumieniu z Ministerstwem wyznań i oświaty oraz Ministerstwem wojny z dnia 31. grudnia 1913

**w sprawie zmiany warunków, pod którymi należy nadawać posady urzędników w dziale kancelaryjnym i manipulacyjnym w Ministerstwie wyznań i oświaty oraz w uniwersytetach podoficerom, uprawnionym po myśli ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.**

W porozumieniu z Ministerstwem wyznań i oświaty oraz Ministerstwem wojny postanawia się, że przy obsadzaniu posad urzędników w dziale kancelaryjnym i manipulacyjnym w Ministerstwie wyznań i oświaty oraz w uniwersytetach ma się udzielać pierwszeństwa przed innymi ubiegającymi się kandydatami tym podoficerom, posiadającym certyfikat, którzy mogą dostarczyć dowodu ukończenia czterech klas gimnazyum lub gimnazyum realnego z postępem dostatecznym lub świadectwa złożonego z dostatecznym postępem egzaminu z materyału naukowego dla tych klas i którzy odbyli sześciomiesięczną zadawalniającą praktykę w dziale kancelaryjnym i manipulacyjnym, a nadto także takim podoficerom, posiadającym certyfikaty, którzy wprawdzie wykazują ukończenie tylko trzech klas gimnazyum albo gimnazyum realnego z dostatecznym postępem lub egzamin, złożony z pomyślnym wynikiem z materyału naukowego dla tych klas, jednakowoż wykazali się sześciomiesięczną, odbytą z bardzo dobrym wynikiem praktyką próbną w Ministerstwie wyznań i oświaty względnie w jednym z uniwersytetów.

Ubiegający się o posady uniwersyteckich urzędników kancelaryjnych, z któremi połączone jest załatwianie czynności kwestury, winni ponadto przedłożyć świadectwo złożonego z pomyślnym wynikiem egzaminu państwowego z rachunkowości państwowej.

Powyższemi postanowieniami zmienia się częściowo obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z dnia 16. lipca 1879, Dz. u. p. Nr. 100, wydane w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami i władzami centralnemi, o ile odnosi się ono do uprzywilejowanego uwzględniania uprawnionych podoficerów przy obsadzaniu posad urzędników w dziale kancelaryjnym i manipulacyjnym w Ministerstwie wyznań i oświaty oraz w uniwersytetach i do warunków uzyskania tego rodzaju posad.

**Georgi** włr.

## 2.

# Dokument koncesyjny z dnia 31. grudnia 1913

### na kolej lokalną z Litowla do Senic Wielkich z odgałęzieniem do kamieniołomów w Mlacz.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami burmistrzowi Kasprowi Gallasowi oraz właścicielowi domów i realności Janowi Staroštikowi, w Cholinie żądaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacyi Litowel c. k. kolei państwowych przez Haniowice i Cholinę do stacyi Senice Wielkie c. k. kolei państwowych z odgałęzieniem do kamieniołomów w Mlacz, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonaryusze z ulg, o których mowa w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyonaryusze są obowiązani ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej do użytku publicznego i utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i wyposażenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań można uznać kaucyę tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania w myśl postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których budowę c. k. Rząd uznałby za odpowiadającą interesom publicznym.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się mają koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości wydano. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość; w tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdocześnie na austryackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych oraz do żandarmeryi i to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy, zawartej przez austryackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportu wojskowego na kolejach

żelaznych, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonaryuszów mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryusze obowiązani są uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. armii, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonaryuszom powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go przez resztę czasu trwania koncesyi na rachunek koncesyonaryuszy.

W takim przypadku winni koncesyonaryusze zwracać c. k. Rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesyonaryuszami.

§ 8.

Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszy na przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do Zakładu emerytalnego związku austryackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryuszy przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany Zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryusze lub przedsiębiorstwo w ich miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w Zakładzie emerytalnym związku austryackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy lokomotyw, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut ewentualnie utworzonej kasy pensyjnej oraz wszelkie jego zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, są koncesyonaryusze obowiązani dozwolić c. k. Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do ruchu między kolejami już istniejącemi lub mającemi powstać w przyszłości — na których Rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryf, przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyńcze wozy współużywaną koleją lub poszczególnemi jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Statuty spółki oraz wzory akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Osnowa skryptu dłużnego, wystawionego w razie zaciągnięcia pożyczki, nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, którą się zabezpieczy w księgach kolejowych, wymaga zatwierdzenia c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

§ 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. *a)* ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. *a)* ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, obliczonych w ten sposób, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupno kolei przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty roczne w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyonaryuszy do spłacenia z własnych funduszów pożyczek, zaciągniętych celem uzyskania pieniędzy na koncesyonowaną kolej, w kwocie, wiszącej jeszcze w chwili wykupna jako nie umorzona według zatwierdzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego oraz w danym razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę dodatku, który w myśl postanowień punktów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszom w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery i pół od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień punktów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim

razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającemi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież jej używanie, a to z wszystkiemi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy, i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

*a)* termin, od którego wykupienie zaczyna się;

*b)* przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

*c)* wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomych przedmiotów majątkowych pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracyi wykupna.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencyi sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku do chwili wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomych przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryusze są obowiązani oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

## § 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

## § 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia nabywa państwo bez wynagrodzenia wolną od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, oraz koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy, i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszy, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i umową.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyjnymi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono ustanowionych w § 2. zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. *b*, ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

**Forster** włr.

# 3.

# Rozporządzenie Ministerstw skarbu, handlu i rolnictwa z dnia 8. stycznia 1914,

**dotyczące zmiany niektórych postanowień przepisu wykonawczego do ustawy o taryfie celnej z dnia 13. lutego 1906, Dz. u. p. Nr. 22, oraz objaśnień do taryfy celnej.**

Następujące postanowienia przepisu wykonawczego do ustawy o taryfie celnej z dnia 13. lutego 1906, Dz. u. p. Nr. 22, oraz objaśnień do taryfy celnej, wydanych obwieszczeniem z dnia 13. czerwca 1906, Dz. u. p. Nr. 115, na zasadzie artykułu V. ustawy o taryfie celnej z dnia 13. lutego 1906, Dz. u. p. Nr. 20, uzupełnia się względnie zmienia się w sposób następujący:

## I. Co do przepisu wykonawczego.

W ustępie 7. § 8. przepisu wykonawczego należy po zdaniu drugiem („Wprowadzający towary ma dołączyć . . . . . . . . [cedułę morską.]“) wstawić następujące zdanie:

Co się tyczy wymienienia ceny w fakturze, to należy przy obliczaniu cła od wartości uwzględniać opust, potrącony ewentualnie z sumy fakturowej, o ile on stanowi praktykowane w handlu hurtownym zniżenie ceny, nigdy jednak ewentualne skonto kasowe.

## II. Co do objaśnień.

W uw. do Nru 153. należy po ustępie czwartym wstawić następujący nowy ustęp:

Jak kamforę naturalną należy także traktować sztuczną kamforę (n. p. z oleju terpentynowego).

W ustępie 5. tychże uwag należy w wierszu pierwszym i drugim skreślić słowa „sztuczna kamfora (n. p. z oleju terpentynowego) i“.

Po ustępie 2. uw. og. do Nrów 255. do 260. należy wstawić co następuje:

W przypadkach wątpliwych należy tkaniny z jedwabną osnową i jedwabnym wątkiem oraz płaskimi, nieżeberkowatymi efektami z innych przędziw traktować jako

towary z samego jedwabiu wówczas, jeżeli widocznie zawierają mniej niż 10% innych materyałów. Jeżeli strona nie zgadza się na takie ocenienie, winien Urząd celny główny w Wiedniu zbadać towar ponownie, przyczem należy stwierdzić, czy udział innych przędziw, oprócz jedwabiu, według ciężaru wynosi więcej niż 5%. W tym przypadku należy towar oclić jako towar półjedwabny, w razie zaś jeżeli udział innych przędziw w ciężarze wynosi 5% lub mniej, należy go oclić jako towar z samego jedwabiu.

Tkaniny z jedwabnej osnowy i jedwabnego wątku, w których poszczególne, przeważnie grubsze nitki lub grupy nitek wyrobione są z innych przędziw dla nadania tkaninie wyglądu jakby miała żyłki (Boyaux), należą wówczas do towarów z samego jedwabiu, jeżeli na szerokości tkaniny, wynoszącej 10 *cm* (mierząc w dowolnem miejscu), mają albo w kierunku osnowy albo w kierunku wątku lub też w obu kierunkach razem co najwyżej 10 tego rodzaju pasków ozdobnych. Jeżeli na wymienionej szerokości tkaniny jest więcej niż 10 tego rodzaju pasków ozdobnych, wówczas należy stwierdzić stosunek szerokości wszystkich pasków ozdobnych razem w obrębie jednego zbiegu do całej szerokości zbiegu; jeżeli łączna szerokość ozdobnych pasków wynosi najwyżej jedną dziesiątą szerokości zbiegu, to ma się do czynienia z towarem z samego jedwabiu, jeżeli szerokość ta wynosi więcej, z towarem półjedwabnym. Paski ozdobne, znajdujące się tuż obok siebie jednak oddzielone od siebie splotem, należy uwzględniać jako osobne paski. Stronie wolno jednak żądać ponownego zbadania przez Urząd celny główny w Wiedniu a w tym wypadku uchodzi 10%wy udział innych przędziw w ciężarze za granicę dla zaliczania do towarów z samego jedwabiu. Jeżeli na inne przędziwa przypada więcej niż 10% ciężaru towaru, należy towar oclić jako towar półjedwabny.

Przed ustępem 3. uw. do Nru 259. („W rodzaju rypsu........nastąpić.“) należy wstawić następujący nowy ustęp:

Jako wstążki do kapeluszy z Nru 259. *c* 1. należy traktować tylko wstążki półjedwabne, tkane rypsem na wątek, w rozmiarach i barwach, przytoczonych w tekście taryfy, natomiast tego rodzaju wstążki półjedwabne z rypsu osnownego podlegają otaryfowaniu według Nru 259. *c* 2.

W uw. 1., ustęp 1., do Nru 439. ma zdanie przedostatnie opiewać:

Rury z kowalnego odlewu (także dodatkowo wywalcowane), rury falowane (rury o większej średnicy, używane przeważnie do kotłów) i stal rynewkowa do wyrabiania świdrów rynewkowatych.

W uw. do Nru 453. należy dodać jako nowy ustęp przedostatni:

Świdry rynewkowate (świdry do skał z stali rynewkowej), Nr. 460.

W uw. 1., ustęp 2., do Nru 458. należy po słowie „dostosowane“ dodać słowa „, wyprostowane jak linia i zahartowane“.

W wierszu przedostatnim tego ustępu należy przekreślić słowa „Taśmy z hartowanych na szaro blach“.

Po ustępie 2. niniejszej uwagi należy wstawić następujący ustęp nowy:

Wspomniane ułożenie według prostej linii taśm piły poznać można po tem, że kilka sztuk, położonych jedna na drugiej, zupełnie równo z sobą się stykają; przy poszczególnych sztukach można poznać tę właściwość w ten sposób, że się postawi lineał z krawędzią, przyczem krawędź ta w każdym kierunku musi się pokrywać z płaską stroną taśm piłowych. Kryteryum dla odróżnienia niezazębionych taśm piłowych od innych pasków blachy stanowi także ta okoliczność, że taśmy piłowe (oraz piły ramowe i piły młyńskie) wprowadzane są najczęściej w opakowaniu, składającem się z pak, skrzyń lub innych osłon, inne zaś materyały surowe wysyła się bez opakowania, związując je tylko drutem względnie wstęgami żelaznemi.

Na końcu uw. 2. do Nru 458. należy zamiast punktu umieścić średnik i dodać:

również można hartowane, dostosowane taśmy stalowe odprawiać według stopy celnej dla niezazębionych taśm piłowych tylko wówczas, jeżeli strona dostarczy wiarogodnego dowodu co do istotnego przerobienia na piły.

W uw. 1., ustęp 4., do Nru 460. należy po słowie końcowem „wiertaki działowe“ zamieścić przecinek i dodać:

również świdry rynewkowate (świdry do skał z stali rynewkowej).

W uw. og. 2., ustęp 2., do Nrów 481. i 483. należy w wierszu 11. od dołu przekreślić słowa „odcinki donicy (części gazomierza)“.

W uw. 1. (4) do Nru 530. należy w wierszu przedostatnim skreślić słowa „Nr. 553. jak automobile“ a na ich miejsce wstawić „postanowień uw. 1. do Nru 553“.

W uw. 1. (5) do Nru 530. należy w wierszu szóstym zamiast słów „jako motor automobilowy z Nru 554.“ zamieścić słowa „według postanowień uw. 1. do Nru 554.“

Uw. 1. do Nru 553. należy skreślić a zamiast niej wstawić następujące postanowienia:

Uwagi. 1. Przez automobile razem z kołami motorowemi do jazdy (pojazdy motorowe, wozy motorowe) należy — bez względu na ciężar pojedyńczej sztuki — rozumieć poruszające się bez szyn (to znaczy nie na szynach) pojazdy drogowe, służące do przewozu osób lub ciężarów, które otrzymują swą siłę popędową zapomocą wbudowanych w nie motorów o szczególnym ustroju. Motory te mogą przytem być poruszane zapomocą płynnego materyału palnego (spirytusu, benzyny itd.), gazu, pary lub elektryczności.

Przy tego rodzaju traktorach (maszynach do ciągnięcia), które nie są urządzone do przyjmowania wprost osób lub ciężarów, należy traktować motor osobno według postanowień uw. 1. do Nru 554., zaś część pozostałą jako maszynę z Nru 538.

Lokomotywy drogowe nie należą tutaj i należy je oclić wedle Nrów 527., 528. wzgl. 539. według rodzaju motorów, używanych do ich poruszania; lokomotywy drogowe z wbudowanymi motorami automobilowymi podlegają prawidłom, obowiązującym co do traktorów.

Jak automobile należy także oclić latawce (aeroplany), przyczem latawiec, wprowadzany bez motoru, należy traktować jak podstawę (chassis).

Maszyny robocze w połączeniu z automobilami lub motorami automobilowymi, n. p. sikawki ogniowe automobilowe, wozy do skrapiania ulic, drabiny obrotowe, żórawie, pompy, piły, przenośne urządzenia do oświetlania (przy których motor popędza zarazem prądnicę do oświetlania), pługi motorowe, motorowe walce drogowe itp. należy traktować wedle następujących zasad:

Oclenie podstawy na kołach wraz z motorem jako automobil z Nru 553., a doczepionej do niego maszyny według bliższej jej jakości (kl. XL. lub XLI.) odbywa się wówczas, jeżeli po zdjęciu maszyny pozostaje jeszcze podstawa na kołach z motorem, jak n. p. przy automobilowych sikawkach ogniowych itp.; jeżeli ten ostatni warunek nie zachodzi, wówczas należy odprawić motor jako taki, zaś podstawę na kołach z doczepioną do niej maszyną według stopy celnej tej ostatniej (wliczając ją do ciężaru sztuki maszyny), jak n. p. przy motorowych walcach drogowych, przy rolniczych pługach motorowych itd.

Przy maszynach, zestawionych do ciągnięcia (n. p. sikawkach ogniowych itd.) z wbudowanymi motorami automobilowymi, służącymi jedynie do wprawiania ich w ruch, nie zaś do poruszania z miejsca, należy oczywiście traktować tylko motor automobilowy osobno według Nru 554., zaś podstawę na kołach wraz z maszynami po myśli uwagi og. 4. do Nrów 547. do 549. według kl. XL. wzgl. XLI.).

W uw. 2. do tego numeru należy jako ustęp drugi dodać co następuje:

Części składowe podstaw (chassis) należy po nadaniu im szlachetniejszej postaci w stosunku do obrobienia w sposób hutniczy oclić według stopy dla gotowych podstaw. Do obrobienia w sposób hutniczy należy jeszcze usunięcie szwów w kawałkach, wyszłych z pod prasy kuziennej, oraz ostruganie krawędzi blaszanych części prasowanych i ich wyginanie.

Skrzynie Cardana należy zawsze oclić jako części podstawy, jeżeli są bardziej obrobione niż przez samo skrawędzenie i jeżeli są oczyszczone; natomiast przeguby Cardana należy zawsze traktować jako część składową motoru.

W ostatniem zdaniu uw. 4., ustęp 1. tamże, należy skreślić słowa „i podstawy (chassis) — wyjąwszy motory (Nr. 554.) —“.

Uwaga 6. do Nru 553. odpada.

Zamiast ustępu 1. uw. 1. do Nru 554. należy wstawić następujące postanowienia:

Uwagi. 1. Przez motory automobilowe rozumie się bez względu na materyał i na używaną siłę (ulatnianie płynnych materyałów palnych, gaz, para, elektryczność) maszyny poruszające, używane do automobilów. Cechą charakterystyczną tych motorów jest ich skupiona budowa, ich względnie małe rozmiary, tudzież — szczególnie przy motorach wybuchowych — stojące nizkie cylindry, opatrzone z reguły płaszczem do oziębiania płynu, niezupełnie sięgającym do dolnej podstawy cylindra, których cały ustrój wskazuje na to, że płyn chłodzący ochładza się powtórnie zapomocą oziębiacza. Przy motorach automobilowych brakuje płyt podstawowych, są za to zawsze przyrządy do zawieszania względnie podpierania, potrzebne do zestawienia na podstawach (chassis).

W pojęciu ciężaru poszczególnej sztuki motorów automobilowych zawarte są nie tylko maszyny popędowe lecz także cały mechanizm ruchu, obejmujący wszystko aż do poruszanych kół automobilowych (przeguby Cardana, koła łańcuchowe itd.).

Wprowadzane ewentualnie razem z elektrycznymi motorami automobilowymi a służące do ich poruszania baterye akumulatorów podlegają osobnemu ocleniu.

Jako ustęp ostatni uw. 1. należy dodać, co następuje:

Motory dla łodzi należy oclić w podobny sposób, jak motory automobilowe, lecz tylko motor jako taki bez jakiejkolwiek części dodatkowej, przystawek nawrotnych (przyrządów nawrotnych) itd.; podobnie należy traktować motory latawców (aeroplanów).

Uw. 2. do Nru 554. ma opiewać w sposób następujący:

2. Do traktowania celnego nadchodzących osobno części składowych do motorów automobilowych należy stosować analogicznie postanowienia dla części składowych podstaw (chassis), określone w uw. 2., ustęp 2., do Nru 553. — o ile według budowy ich po myśli uw. do Nru 554. można je niewątpliwie jako takie rozpoznać.

Uw. 3. do tego numeru ma odpaść.

W uw. 10. do Nru 599. należy dokonać zmian następujących:

W ustępie 15. należy w wierszu 3. zamiast „25 $cm^3$“ zamieścić „34 $cm^3$“ a w wierszu 7. zamiast „60%“ „75%“.

W ustępie 16. należy zamiast słów „cewka, przeznaczona do badania octu“ zamieścić słowa „cylinder miarowy“.

Ustęp 18. tejże uwagi ma opiewać:

Jeżeli badanie nie wykaże niewątpliwego wyniku albo jeżeli strona żąda mimo większej zawartości kamienia winnego odprawienia z uwolnieniem od cła, wówczas należy, i to w ostatnim przypadku na koszt strony, zarządzić zbadanie przez c. k. rolniczo-chemiczną Stacyę doświadczalną w Wiedniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi natychmiast w życie.

**Schuster** włr. **Zenker** włr.

**Engel** włr.